

TRASPORTI

38

& cultura

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



STAZIONI E CITTÀ

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2014
anno XIV, numero 38

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico
Giuseppe Goisis
Prof. Ord. di Filosofia Politica, Università
Ca' Foscari, Venezia
Cristiana Mazzoni
Parigi - Prof. HDR, Ecole Nationale Supérieure
d'Architecture, Strasbourg
Marco Pasetto
Prof. Ord. di Strade, ferrovie e aeroporti,
Università di Padova
Franco Purini
Prof. Ord. di Composizione Architettonica,
Università La Sapienza, Roma
Enzo Siviero
Prof. Ord. di Tecnica delle costruzioni, Università
IUAV, Venezia
Maria Cristina Treu
Prof. Ord. di Urbanistica, Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2014 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2014

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

- 5 STAZIONI E CITTÀ**
di Laura Facchinelli
- 7 FRA LE RETI E LA CITTÀ: LO SPAZIO DELLE NUOVE STAZIONI PER L'ALTA VELOCITÀ**
di Zeila Tesoriere
- 13 STAZIONI DELL'ALTA VELOCITÀ IN GIAPPONE. TIPOLOGIA ARCHITETTONICA E URBANA DI UN MODELLO PRAGMATICO**
di Corinne Tiry-Ono
- 21 L'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA IN CINA. POLITICHE, STRATEGIE E TERRITORI**
di Marc Guigon
- 29 LA STAZIONE DI STRASBURGO, TRA PASSATO E FUTURO**
di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud
- 35 LYON PART DIEU, HUB METROPOLITANO CONTEMPORANEO**
di François Decoster, Djamel Klouche e Caroline Poulin
- 43 L'INFRASTRUTTURA SCOMPARSA. IL NUOVO SUOLO DELLA STAZIONE SAGRERA ALTA VELOCITÀ A BARCELONA**
di Zeila Tesoriere
- 51 LA STAZIONE INTERMODALE ZARAGOZA-DELICIAS, INTERFACCIA DEL PROGETTO URBANO**
di Renzo Lecardane
- 59 LA CITTÀ DOPO IL PROGRESSO: LA STAZIONE DI STOCCARDA E L'AEROPORTO DI BERLINO**
di Florian Hertweck
- 65 IL CARATTERE MULTIDIMENSIONALE DELLA STAZIONE AD ALTA VELOCITÀ. IL CASO DI ROTTERDAM CENTRAAL**
di Manuela Triggianese

73 AMSTERDAM: STATIONSEILAND, NUOVA PORTA PER LA CITTÀ
di Oriana Giovinnazzi

81 IL PALAZZO RITROVATO: IL PROGETTO DI RINNOVO DELLA STAZIONE DI ANTWERPEN CENTRAAL
di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud

87 STAZIONI FERROVIARIE DI LONDRA: INTERVENTI IMMOBILIARI PER LA RIGENERAZIONE URBANA
di Judith Ryser

cultura

95 CONVEGNO SULL'ALTA VELOCITÀ A PADOVA
di Viviana Martini e Luigi Siviero

99 PAESAGGIO E PSICHE, SECONDO INCONTRO DI STUDIO
di Laura Facchinelli

105 LA STAZIONE FERROVIARIA E MARITTIMA DI ANGIOLO MAZZONI A MESSINA
di Vincenzo Melluso e Giuseppina Farina

111 VENEZIA SANTA LUCIA: LA SCUOLA FIORENTINA AL CONCORSO DEL 1934
di Riccardo Renzi

117 STAZIONE-CITTÀ, UNA RELAZIONE FRA STORIA, ARCHITETTURA, SOCIOLOGIA
di Giandomenico Amendola

123 DEGRADO DEI PAESAGGI ITALIANI E COGNIZIONE DEL DOLORE
di Francesco Vallerani

Lyon Part-Dieu, hub metropolitano contemporaneo

di François Decoster, Djamel Klouche e Caroline Poulin

La metropoli contemporanea non è più un luogo che potremmo disegnare, di cui potremmo rappresentare la pianta. Essa è divenuta una condizione, un clima, nel quale viviamo e che si può descrivere per pezzi, per istanti, più difficilmente come una totalità. Come cogliere il senso di questo arcipelago metropolitano che non è più una forma (identificabile attraverso il suo limite) ma un insieme (o una somma) di situazioni?¹

Con l'espansione della sua sfera di influenza su aree sempre più vaste, la metropoli si è liberata dal predominio del suo centro: la distanza fra centro e periferia è giunta a un punto di rottura irreversibile².

La metropoli è divenuta multipolare e ibrida: struttura areolare, funzionamento a reti, per parti prominenti e cave. Poli di competitività si trovano sul limite di aree di risulta, quartieri residenziali sul bordo di nodi infrastrutturali veloci, villaggi o bidonville che coesistono con aeroporti internazionali. Fino alla schizofrenia e all'autismo, a forza di accumulare una cosa e il suo contrario, ciascuna acceca l'altra e cerca, per forza di cose, di proteggersene.

Se esiste una totalità, una "coerenza", una continuità o una forma possibile della metropoli, di ogni metropoli, questa sarebbe quella della sua geografia, in alcuni casi del suo paesaggio, e soprattutto quella delle sue reti. La pianta delle linee della metropolitana è spesso ciò che più ci aiuta a comprendere la scala tentacolare della metropoli, ciò che permette di orientarsi, di trovarvi il cammino, di descriverne i luoghi e di conservarne la memoria. In questo sistema, che si descrive meglio attraverso i flussi e i loro incroci che attraverso una forma stabile, le reti di infrastruttura e le linee di trasporto determinano in alcuni luoghi dei nodi, degli hub, ai quali si aggrappa l'urbanizzazione più intensa.

Learning from Tokyo

A Tokyo, la *Yamamote Line*, metropolitana circolare e aerea, è in realtà il vero cuore della metropoli. Essa articola nelle sue stazioni i grandi poli urbani di Tokyo: i luoghi del trasporto diventano altrettanti centri commerciali, fulcri del terziario, poli di servizi, centri per il tempo libero. La *Yamamote Line* rivela una metropoli che si lascia intravedere dal finestrino di un treno, esso stesso parte del

Lyon Part Dieu, contemporary metropolitan hub

by François Decoster, Djamel Klouche and Caroline Poulin

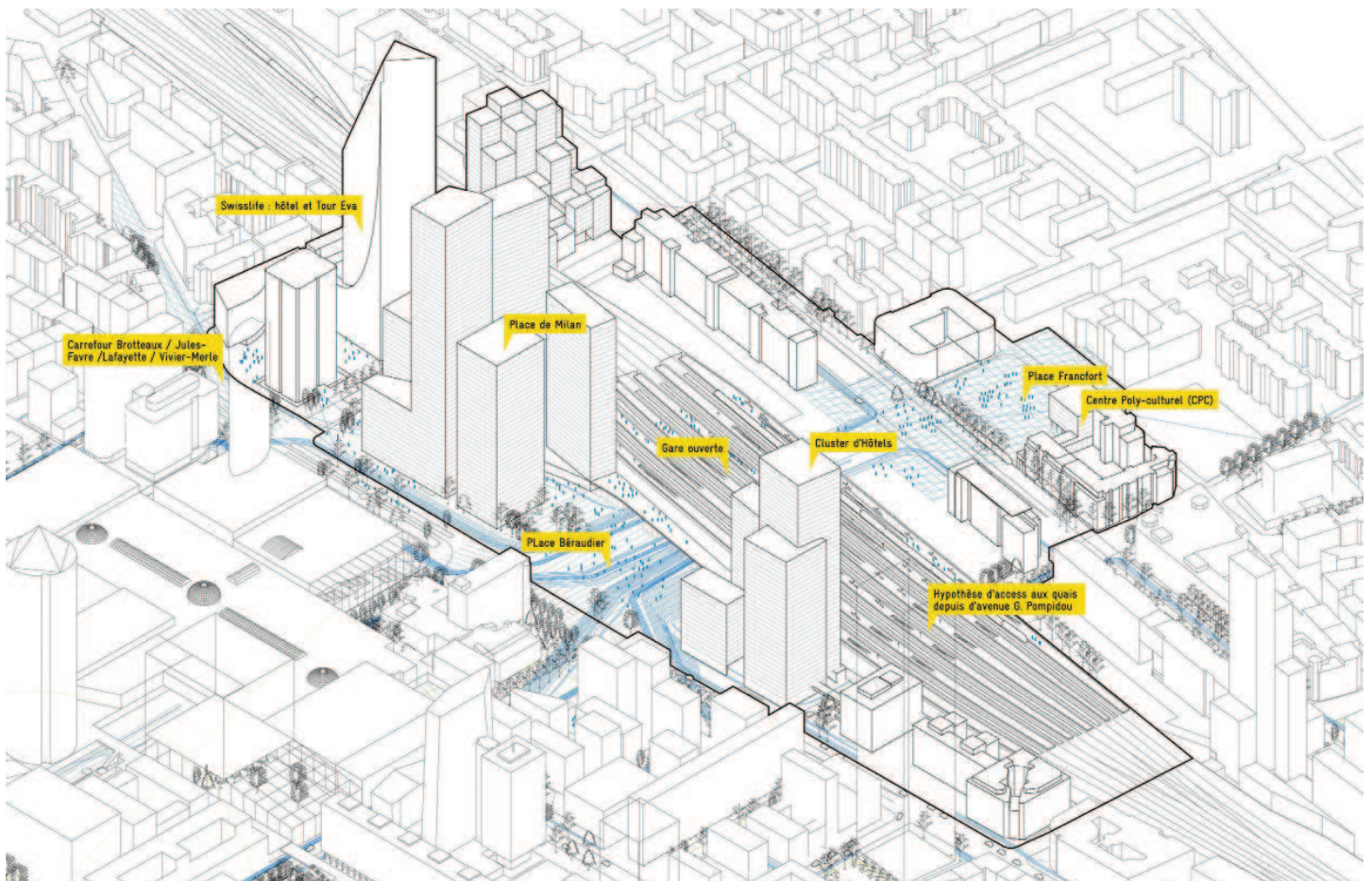
This article introduces a series of concepts developed by the AUC in its research on the theme of mobility, transportation, and stations in contemporary cities. The "inexorable station" in fact debates the need, for contemporary stations and more in general transportation venues, to evolve as projects for open spaces, to be porous with respect to the city while establishing with it an organic relationship.

Stations are not just specialized venues dedicated to transportation, but more than ever they are becoming "initiators", essential levers for urban development and regeneration in today's major cities. Based on this thesis, the Lyon Part-Dieu project, which was initiated in 2009 by the Urban Community of Greater Lyon, designed and monitored by AUC in support of the Part-Dieu Mission, demonstrates how the transformation of the primary railway station in the city of Lyon is part of a larger project that extends far beyond its perimeter, and beyond the question of integrating transport infrastructure into the city, making it an "open urban" at the heart of a dynamic process of urban regeneration on the greater scale of the district, its public spaces, and its economic and social components, expressed in the concepts of "Contemporary Metropolitan Hub", "Open Station" and "Easy Ground".

Nella pagina a fianco, in alto: skyline. Lo sviluppo del quartiere de la Part-Dieu contribuirà a rafforzare e dinamizzare l'immagine e la presenza del centro dell'agglomerazione lionese nel paesaggio e negli orizzonti metropolitani. In basso: vista del quartiere de la Part-Dieu dalla torre Part-Dieu, verso Est. Al centro, la stazione e la biblioteca municipale.

1 Djamel Klouche, Caroline Poulin et François Decoster, *Grand Paris Stimulé*, l'AUC, Paris 2009.

2 Rem Koolhaas, "The Generic City" (1994), in *SMLXL 010* Publishers, Rotterdam 1995.



paesaggio mentre se ne fa rivelatore. Il limite che separa luoghi del trasporto e luoghi dell'urbano è all'estremo.³ La stazione giapponese è attraversata da mille tragitti funzionali, dal viaggio all'acquisto, dall'abbigliamento al cibo: un treno può avere la sua fermata in un reparto di calzature. Così ogni quartiere si inserisce nella cavità della sua stazione, punto vuoto in cui affluiscono i suoi impieghi e i suoi piaceri.³

Trasporto e urbanità: le "songlines" metropolitane⁴ - Nella maggior parte delle grandi città, il rapporto centro versus periferia ha perduto il suo senso, non corrisponde più alla realtà dell'organizzazione economica e delle pratiche quotidiane della popolazione. Inoltre, non si può più ragionare esclusivamente a partire dalle virtù reali o supposte di una città totalmente compatta e a tragitti brevi. Il territorio metropolitano è una nebulosa multipolare le cui forze interagiscono su ampiezze sempre più vaste. Ciò riformula integralmente la questione delle mobilità.

Tale carattere fondamentalmente diffuso dell'urbanità metropolitana ci invita a ripensare i luoghi del trasporto, non solo come attrezzature funzionali efficaci, ma anche come una forma preponderante dello spazio pubblico metropolitano. Non solo nelle fermate, o nelle stazioni, ma anche nei treni, nei vagoni che ci trasportano insieme.

Nella mitologia animista degli aborigeni australiani, il territorio non si descrive attraverso una carta, ma tramite le *songlines* (o "storie del Tempo del Sogno"), che raccontano tragitti, spostamenti, momenti, punti di riferimento (la forma particolare di un albero secco, di una roccia...). Tutta la topografia australiana è interpretata in maniera sottile e soggettiva dalle *songlines*, che trasmettono la saggezza e la conoscenza accumulata dagli antenati da tempi immemorabili. Il continente australiano si trova così espresso da migliaia di personaggi legati ai territori, ai paesaggi, i cui spostamenti raccontano, più di quanto non la redigano, una carta che si trasmette oralmente di generazione in generazione. Lo spostamento in quanto tale contiene in sé e rivela l'identità e la cultura del territorio, di coloro che lo abitano e lo percorrono. Nella metropoli contemporanea il trasporto e lo spostamento intrattengono un rapporto simbiotico con gli ambienti urbani che nutrono e stimolano. Le infrastrutture non sono più dei tagli, ma dei legami effettivi o potenziali, non solo alla grande scala ma anche localmente, fra quartieri o elementi disgiunti. Trascorriamo un tempo sempre maggiore nei trasporti e nei loro luoghi, vi svolgiamo



un numero sempre crescente di attività: leggere, lavorare, comunicare, tenersi informati, scambiare informazioni, dormire, fare degli acquisti.

Le *songlines* metropolitane sarebbero delle "storie del tempo e dei luoghi dei trasporti". Esse racconterebbero la nostra cultura, le nostre città, i nostri incontri con altri o altri luoghi particolari.

Urbanità nodali

"Il XXI secolo, il secolo nel quale i media tecnologici sono realmente penetrati nelle nostre vite, presuppone una nuova concezione dello spazio pubblico. Questo spazio è flessibile e la sua forma deriva dal contesto che lo contiene. Tenendo sul fondo le caratteristiche della multimedialità, della connettività, del virtuale e dell'interattività, dobbiamo portare un nuovo sguardo sulla maniera in cui si sviluppa lo spazio pubblico. Anche se ciascuna di queste quattro dimensioni ha la sua propria storia e si proietta attraverso differenti media, la mutazione di cui esse sono portatrici nell'insieme investe lo spazio pubblico ben al di là di una semplice discussione circa i principi della sua composizione e della sua architettura⁵."

Lo spazio pubblico della nodalità non è più una rappresentazione dell'ordine sociale come nel XIX secolo. Non è più un'ingunzione all'interazione e al fare società come alla fine del sec. XX. È uno spazio della libera scelta, della comunità o dell'individuo, della condivisione o dell'isolamento. Il dono

1 - Nella pagina a fianco, in alto: vista generale del progetto Part-Dieu da nord-est. Al centro, la stazione, il polo di interscambio e il centro commerciale; i volumi in blu sono le costruzioni nuove o riciclate.

2 - Nella pagina a fianco, in basso: modello concettuale del progetto Lyon Part-Dieu, che mette in evidenza il ruolo strutturante della stazione e dei trasporti pubblici nelle strategie di rigenerazione del quartiere.

3 - In questa pagina: la stazione come attivatore urbano: Stazione Aperta, Suolo Facile e rigenerazione urbana intorno alla stazione e al polo di scambio multimodale di Lyon Part-Dieu.

3 Roland Barthes, *L'empire des signes*, Points, Paris, 1966. [Tr.it. *L'impero dei segni*, Torino, Einaudi, 2002. NdT]

4 *Songlines* - "I miti aborigeni (egualmente conosciuti come storie del Tempo del Sogno) sono le storie tradizionali raccontate dai popoli aborigeni in seno a ciascun gruppo linguistico australiano. Tutti questi miti rendono conto di una forma di verità, propria a ciascun gruppo aborigeno, sui paesaggi che li circondano. Tutta la topografia australiana è così interpretata attraverso sottigliezze culturali e di interpretazione profonde, che trasmettono la saggezza e la conoscenza accumulata dagli antenati in tempi remotissimi. Secondo l'*Enciclopedia dell'Australia aborigena* dell'Istituto australiano degli studi sugli aborigeni e gli Indigeni dello Stretto de Torres, la mitologia aborigena copre il territorio australiano di migliaia di personaggi che sono, in un modo o in un altro, legati ai territori e ai paesaggi circostanti.

La mitologia degli aborigeni australiani è stata connotata come "composta al tempo stesso da un catechismo, un fascicolo liturgico, una storia della civilizzazione, un manuale geografico e, in minore misura, da un fascicolo di cosmografia". Cfr: http://fr.wikipedia.org/wiki/Mythologie_aborig%C3%A8ne (consultato il 28.01.2014)

5 Studio Popcorn, "Nodal Urbanity", in *Architecture Bulletin*, n. 3, 2007.

dell'ubiquità che ci procurano le moderne tecnologie di comunicazione ci permette di essere qui con gli uni e altrove, eventualmente molto lontano, con gli altri, allo stesso tempo. I luoghi del trasporto sono per eccellenza lo spazio pubblico di questa urbanità nodale.

La stazione ineluttabile

Ciò che è ineluttabile⁶, è l'evoluzione dei nostri modi di vita (consumo, lavoro, comportamenti, rapporto con le tecnologie, socialità...). La stazione contemporanea deve inevitabilmente incarnare questa evoluzione. Essa ne è anche uno dei fattori, un componente di innesco o di accelerazione, se si ammette l'idea che gli spazi in cui viviamo condizionano in parte la nostra capacità a metterci in relazione gli uni con gli altri, a fare società.

Vogliamo una stazione funzionale al 100%, icona al 100% e in sicurezza al 100%, come un aeroporto? O piuttosto vogliamo una stazione urbana al 100%, pensata al 100% per gli utilizzatori e fluida al 100%, al contrario di un aeroporto? Una stazione che scompaia, quasi invisibile, che non si manifesta più per la sua monumentalità, la sua frontalità nei confronti della città come nel sec. XIX, ma per i suoi flussi e per le attività che genera.

Una stazione che cessi di assorbire tutti questi flussi e tutte queste attività per imprigionarle, come nel sec. XX, desertificando e respingendo la città circostante per soddisfare i bisogni sempre crescenti delle sue funzionalità e esternalità, e che, al contrario, si lasci essa stessa assorbire dalla città per riallacciare con essa un rapporto organico?

Ciò che trasforma forse più immediatamente i nostri modi di vivere metropolitani è la maniera in cui ci spostiamo, e ciò che facciamo mentre ci spostiamo. Percorriamo quotidianamente delle distanze sempre più grandi nel nostro spazio metropolitano e non vogliamo che il tempo necessario sia del tempo perduto. L'attuale congestione dei trasporti pubblici nelle metropoli rende l'esperienza quotidiana del trasporto faticosa, o addirittura controproducente per la maggior parte delle persone. Per coloro che hanno scelta, il trasporto individuale resta ancora un vettore indispensabile di indipendenza e qualità di vita. Ma se l'automobile resta una scelta esclusiva, essa finirà inevitabilmente per provocare la perdita della sua propria attrattività. Nella metropoli densa, il trasporto pubblico non è più un'alternativa, esso è divenuto una necessità evidente.

Che si smetta dunque di parlare di reti, siano esse stradali o ferrate, di piani dei trasporti, dei modi e dei mezzi di spostamento. Che si parli delle mobilità e delle serie che formano la mobilità. Che si parli soprattutto dei luoghi del trasporto. Le stazioni che costruiamo o che trasformiamo oggi, saranno utilizzate da noi ogni giorno per decine di anni. In queste stazioni, fisseremo i nostri appuntamenti, lavoreremo, consumeremo dei servizi, dei beni materiali e immateriali, culturali e di utilizzo, resteremo in attesa, guarderemo gli altri passare. Esse saranno delle *augmented stations*, degli spazi pubblici della nodalità e della moltitudine, permeabili

alle attività della città, in cui svilupperanno tentacoli gentili. Esse saranno degli attivatori di sviluppo urbano e allo stesso tempo dei punti di riferimento essenziali nella geografia e nel paesaggio metropolitano. Esse saranno delle manifestazioni delle nostre società metropolitane.

Lyon Part-Dieu

Lo sviluppo del quartiere de la Part-Dieu, a Lione, ha avuto inizio a partire dagli anni 1960 sul sito di una preesistente caserma, per iniziativa dello Stato francese nel quadro della sua politica di decentralizzazione dei "centri decisionali". Il quartiere ha dapprima accolto le grandi amministrazioni pubbliche, come anche alcune sedi delle società regionali. Progressivamente, il quartiere si è esteso verso sud e verso nord per divenire il principale quartiere d'affari della metropoli lionese. Esso consiste oggi in circa un milione di m² d'immobiliare terziario, che accoglie 2.200 imprese e 45.000 posti di lavoro.

La presenza della stazione e del polo di scambio multimodale in cui si incrociano le principali linee di trasporto in comune dell'agglomerazione, come anche, dal 2010 il RhônExpress che conduce all'aeroporto Saint-Exupéry, fa de la Part-Dieu la principale porta d'entrata all'agglomerato lionese per i suoi abitanti, pendolari e visitatori, che si recano a Lione per affari o per turismo.

Il centro commerciale de la Part-Dieu, uno dei più grandi centri commerciali in centro città d'Europa, come molte attrezzature servizi di ordine superiore (auditorium, biblioteca municipale di Lione, mercato gastronomico delle Halles) rinforzano il carattere ipercentrale del quartiere e ne fanno una destinazione privilegiata per gli abitanti dell'agglomerazione e della regione.

La Part-Dieu è anche un quartiere residenziale, con circa 1.600 nuclei residenti all'interno del perimetro più ristretto del quartiere. In totale, sono circa un milione i fruitori che quotidianamente frequentano il quartiere, vi transitano e vi restano più o meno a lungo.

Queste multiple dimensioni de la Part-Dieu, quartiere attivo residenziale con servizi, ne fanno allo stesso tempo una leva essenziale per lo sviluppo economico e uno spazio di centralità principale per la metropoli lionese, non in una logica di concorrenza con il centro storico di Lione, o con gli altri spazi di sviluppo urbano e economico dell'agglomerazione (Gerland, Confluence, Carré de Soie, Vaise...), ma in una logica di complementarietà in cui ciascuno di questi spazi di sviluppo deve affermare la sua propria vocazione.

In questo sistema multipolare, il quartiere de la Part-Dieu svolge un ruolo di porta di ingresso, di "locomotiva economica", di vetrina e di spazio di redistribuzione verso i differenti poli dell'agglomerazione. Le imprese che vi sono installate, beneficiano di un'accessibilità molto efficace, tanto alla scala nazionale e internazionale attraverso la rete TGV⁷ e la connessione all'aeroporto, che alla scala metropolitana e regionale attraverso la rete TER e le reti dei trasporti urbani dell'agglomerazione. Gli abitanti del quartiere beneficiano di una posizione ipercentrale, che dà accesso molto rapidamente ai poli di impiego, di commercio, di servizi e culturali dell'agglomerazione.

6 Djamel Klouche, Caroline Poulin e François Decoster, *L'AUC, La Gare Inéluctable*, ricerca sulle mobilità e le stazioni contemporanee nel quadro dell'Atelier International du Grand Paris, 2010 (non pubblicato). Ineluttabile - (latino *ineluctabilis*, da *electari* "sfuggire lottando"): contro cui è impossibile lottare; che non possiamo eludere, impedire, evitare. Immanicabile, inevitabile, forzato, necessario. Cfr : *Dictionnaire Petit Robert*.

7 TGV è l'acronimo francese di *Train à Grande Vitesse*, equivalente dell'Alta Velocità [NdT].

La maggior parte dei visitatori d'affari, dei turisti, dei ricercatori o degli universitari che si recano a Lione arrivano attraverso la Part-Dieu, che è la prima immagine che tutti questi fruitori percepiscono della città e dell'agglomerazione.

Il progetto Lyon Part-Dieu

Quando nel 2009 la *Communauté Urbaine du Grand Lyon* decise di intraprendere una riflessione di fondo sull'avvenire del quartiere de la Part-Dieu, la questione fu posta all'inizio attraverso differenti punti di vista, partendo dalla constatazione che lo sviluppo del quartiere raggiunge oggi dei limiti in termini di funzionamento, di capacità e qualità urbana. Per superare questi limiti, è necessario concepire e mettere in opera un progetto urbano globale, coerente e trasversale, cioè un progetto che riarticoli le componenti essenziali del quartiere – la mobilità, l'immobiliare terziario, i commerci e i servizi, le residenze, gli spazi pubblici, in una nuova logica. Si tratta dunque tanto di attualizzare un quartiere la cui concezione risale agli anni 1960, quanto di restituire delle capacità di sviluppo a una struttura urbana che, a priori, potremmo considerare conclusa, finita.

La stazione de la Part-Dieu è una delle leve essenziali di questo progetto. Progettata inizialmente per 35.000 utenti al giorno, essa ne accoglie oggi più di 120.000. Le condizioni di confort e sicurezza, così come il livello e la qualità di servizio offerto ai viaggiatori, oggi non sono più soddisfacenti. Inol-

tre, le previsioni di sviluppo del traffico ferroviario indicano che all'orizzonte del 2030 la stazione dovrà essere in misura di rispondere ai bisogni di più di 220.000 utenti al giorno, in condizioni di confort e con un livello di servizi maggiori.

Parallelamente a questo potenziamento del ruolo del treno, il polo di scambi multimodali deve anch'esso raddoppiare la sua capacità, tanto in ragione dell'aumento del traffico ferroviario che dello sviluppo dell'offerta dei trasporti in comune sull'agglomerazione lionese e di una evoluzione delle porzioni modali di spostamento in favore dei trasporti in comune e delle modalità dolci (ciclo-pedonale).

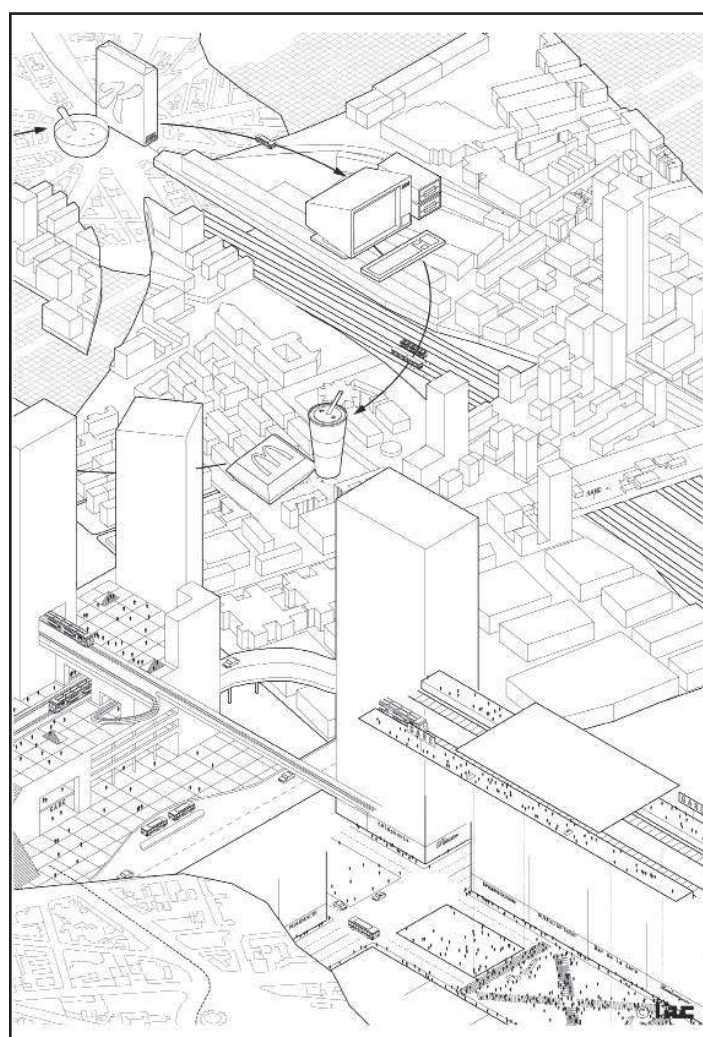
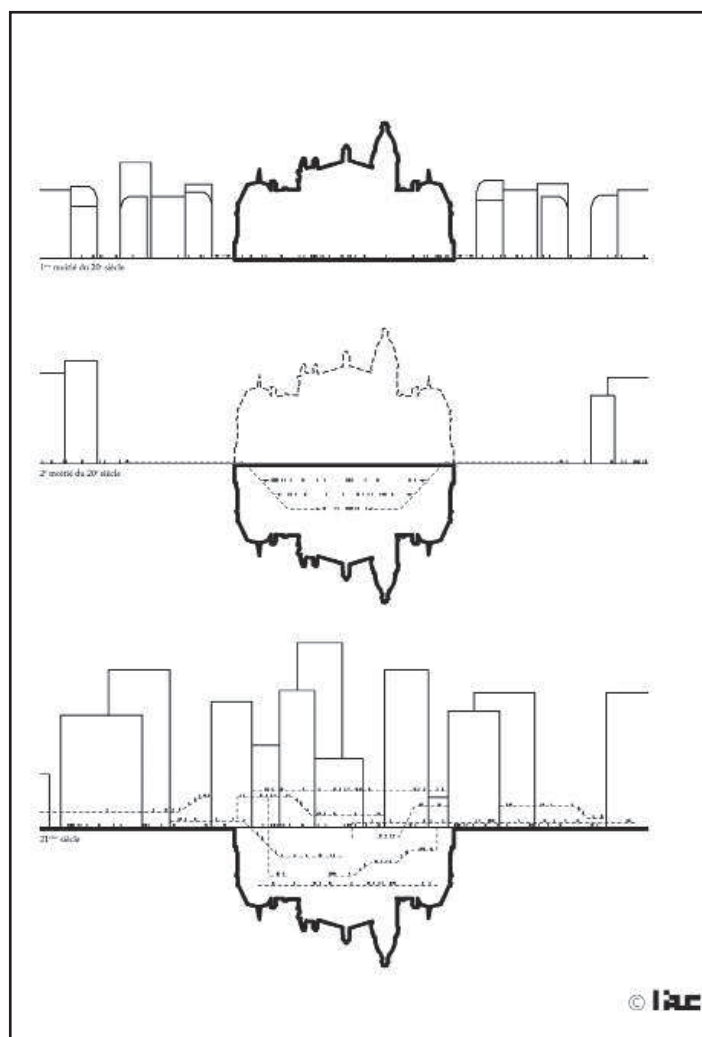
Ciò ha condotto il Grand Lyon, Gare & Connexions (ramo della SNCF responsabile dello sviluppo e della gestione delle stazioni francesi) e il Réseau Ferré de France, in partenariato con la regione Rhône-Alpes, il Conseil Général du Rhône, il Conseil Général de l'Isère, il SYTRAL (sindacato dei trasporti dell'agglomerato lionese) e la Ville de Lyon, a impegnarsi in un progetto ambizioso di ridimensionamento e ristrutturazione della stazione e dei poli di scambio.

Parallelamente, i proprietari e gestori del centro commerciale de la Part-Dieu, hanno anch'essi intrapreso un vasto progetto di ristrutturazione, che mira a rinnovare sviluppare l'offerta commerciale e per il tempo libero e ad aprire il centro commerciale verso la città, affinché possa meglio profittare della sua posizione ipercentrale nell'agglomerazione.

Infine, il progetto Part-Dieu mira egualmente a

4 - A sinistra: ipotesi della stazione Ineluttabile: la stazione monumentale del XIX secolo, la stazione sotterranea del XX secolo, la stazione aperta del XXI secolo.

5 - A destra: la stazione ineluttabile: intermodale + connettivo + integrata + rigeneratrice + invisibile.



sviluppare l'offerta di residenze, di commerci, di ristorazione, servizi, e a rendere più leggibile la presenza di servizi culturali di ordine superiore, per rendere il quartiere più attrattivo e vivo al di fuori delle ore di lavoro.

A partire dalla trasformazione della Stazione, il progetto Lyon Part-Dieu consiste quindi letteralmente nel ri-urbanizzare il quartiere, non nel senso di ricostruirlo, ma nel senso di riaffermare la sua urbanità al cuore della metropoli lionese di oggi.

Hub metropolitano contemporaneo

Cos'è una cittadella "quartiere degli affari" oggi? Come concepire un quartiere degli affari contemporaneo e efficiente per l'avvenire? Forse non si deve più parlare di "quartiere degli affari", perché ciò che oggi stimola l'innovazione e l'economia sono la diversità, l'ibridazione dei saperi e delle competenze, la casualità degli incontri e delle scoperte, le associazioni di idee, di persone o di impresa. La città, la metropoli, i quartieri ipercentrali sono i luoghi ideali per tutto questo.

La questione di un quartiere degli affari contemporaneo rinvia a molteplici dimensioni: abitato, accessibile centrale, vivo, culturale, dotato di spazio pubblico, attrattivo, originale, visibile, identificato... Il modello del quartiere degli affari isolato, specializzato, deserto al di fuori degli orari di lavoro, è superato. Ciò che attira le imprese non sono soltanto costi di affitto competitivi e una mano d'opera poco cara. Sono anche, sempre di più, i talenti, i dipendenti qualificati e la capacità di far permanere queste persone qualche anno. Ciò che attira stimola e, possibilmente, fa permanere queste persone è sempre di più l'ambiente nel quale esse si trovano e lavorano. In gran parte, esse cercano un luogo che valorizzi il loro prodotto, dei locali ben adatti e attrezzati per la loro attività, la possibilità di spostarsi facilmente nei loro tragitti domicilio-lavoro o per gli spostamenti professionali, la prossimità dei servizi che permette loro di guadagnare tempo nelle loro attività quotidiane, la presenza di luoghi attrattivi per le pause, gli appuntamenti, le riunioni, le loro attività sportive e culturali, il loro shopping.

Le imprese possono rispondere dall'interno ad alcune di queste esigenze, attraverso dei locali ben progettati e dei servizi integrati (luoghi di accoglienza e segreteria, nido e mensa aziendali, palestre e lounge, sale per riunioni informali...) Per rispondere pienamente a questi bisogni, tuttavia, esse devono egualmente rivolgersi al contesto prossimo, cioè alla città.

Da qui ha luogo il concetto di Hub metropolitano contemporaneo, che riassume le multiple dimensioni del progetto Lyon Part-Dieu: iperaccessibilità, ipercentralità, quartiere residenziale e quindi vissuto al di fuori degli orari di ufficio, offerta nella ristorazione, cultura, commercio.

La stazione aperta

Al di là delle necessità di aggiornamento nel rispetto delle normative e del ridimensionamento legato all'aumento della sua utenza, la trasformazione della stazione Part-Dieu si iscrive in un processo di valorizzazione che tende a generalizzarsi attraverso le politiche degli operatori del traspor-

to nelle grandi città del mondo.

Questo processo combina due fattori potenzialmente contraddittori. Da una parte, la valorizzazione economica delle stazioni attraverso l'introduzione, nei modelli economici che supportano il loro sviluppo e la loro gestione, della redditività locativa degli spazi commerciali e dei servizi che profittano dei flussi massicci di utenti. Tali programmi rispondono alla vocazione accresciuta degli spazi del trasporto divenuti "luoghi di vita", ma tendono a superare largamente i bisogni dei viaggiatori, per trasformare le stazioni in veri e propri centri commerciali che assorbono e captano al loro interno tutto il potenziale di urbanità portato da questi flussi, rischiando un impoverimento dello spazio pubblico. Dall'altra parte, la valorizzazione fondiaria e immobiliare relativamente alla stazione e al suo intorno, profittando del valore aggiunto dell'accessibilità, che tende a fare delle stazioni degli attrattori e degli iniziatori di rigenerazione urbana sempre più potenti. Da questo punto di vista, il potenziale di sviluppo e di attivazione dello spazio pubblico che dalle stazioni si proietta su aree estese è essenziale, sia per la sua capacità di creare legami fra quartieri separati dal passaggio delle infrastrutture di trasporto che per diffondere nella città gli effetti positivi della polarizzazione legati ai nodi di trasporto.

L'idea di "stazione aperta" mira a riconciliare questi due fattori attivando il potenziale di generazione, attrazione, polarizzazione e diffusione dei flussi attraverso l'apertura della stazione sul suo intorno urbano. Stretta fra due grandi piazze, la stazione de la Part-Dieu non è più transennata dietro facciate monumentali, ma si mostra al contrario come il luogo di massima intensità nel continuum del flusso di quartiere. Essa diventa porosa nei confronti della città, si iscrive nella continuità delle sue attività e del suo spazio pubblico, vi trova dei nuovi accessi, dei prolungamenti e delle ramificazioni alla scala dei poli di scambio multimodali e nello spessore del tessuto lionese.



6 - Piazza Béraudier, ingresso principale della Stazione Lyon Part-Dieu, ingrandita e ristrutturata, e vista sulle banchine e sui treni. La presenza ormai accettata dei treni nel paesaggio urbano, la loro co-visibilità insieme allo spazio pubblico, contribuiscono all'integrazione dell'infrastruttura dei trasporti nella città.

Suolo Facile

Gli spazi pubblici de la Part-Dieu sono per lo più eredità dell'epoca del "tutto automobile". Malgrado gli interventi svolti negli anni 1990 intorno alla stazione, che hanno permesso di sviluppare il polo di scambio multimodale, essi non si mostrano più adatti, o lo sono con difficoltà, alla nuova importanza acquisita dagli spostamenti ciclo-pedonali. Queste "modalità dolci" sono oggi il corollario essenziale dell'attrattività dei trasporti in comune. Gli spazi pubblici de la Part Dieu non sono più in grado di proporre alla massa (circa un milione di persone) che frequenta quotidianamente il quartiere dei percorsi leggibili e confortevoli, o gli spazi di pausa urbana che ci si aspetta di trovare in un luogo così centrale.

Parallelamente, all'interno del quartiere, la nozione stessa di spazio pubblico si trova discussa dalla sovrapposizione degli spazi pubblici e privati, dei percorsi in superficie e nel sottosuolo o in sopraelevazione. Le piazze, le strade, le banchine della metropolitana, le hall e le banchine della stazione, le gallerie e gli spazi aperti del centro commerciale, gli ingressi degli edifici, formano insieme un continuum nelle pratiche degli utenti.

Di fronte a questa situazione, la proposta di Suolo Facile introduce una nozione estensiva e intensiva dello spazio pubblico, che si affranca dall'interno e dall'esterno, dal superiore e dall'inferiore, dal privato e dal pubblico. Si tratta di un suolo attrezzato e informatizzato, che intercetta tutti i siti strategici de la Part-Dieu, ne organizza le densità e riflette un'offerta di servizi alla scala estesa del quartiere.

Il dispositivo del Suolo Facile non è determinato da principi di composizione urbana, ma fonda il suo disegno sui flussi e gli usi, per restituire confort, fluidità, meglio organizzare le attività fra di loro, collegare elementi disgiunti e ridefinire, al di là di un accumulo di funzionalità, un'immagine coerente e integrata de la Part-Dieu.

Il Suolo Facile prende atto del fatto che lo spazio

pubblico metropolitano contemporaneo si è liberato dei limiti della demanialità pubblico /privato e dei limiti fra l'interno e l'esterno. Attraverso la sua materialità, i suoi motivi e le sue modalità di disposizione, esso organizza dei prolungamenti, delle aperture, una forma di trasparenza e dei supporti dell'intensità urbana del quartiere.

Il Suolo Facile nasce dalla stazione, ridisegna le piazze che lo inquadrano, attraversa il centro commerciale, ne investe gli spazi antistanti al piano terra e le coperture, accompagna i percorsi verso la città. Esso rispetta le specificità di questi luoghi differenti e vi si adatta, ma si propone al tempo stesso come una figura autonoma che ne trascende il carattere introverso intercluso e specializzato.

La stazione rigeneratrice

A partire dai due dispositivi Stazione Aperta + Suolo facile, la stazione di Lyon Part-Dieu può svolgere un ruolo trainante in una dinamica di riciclo urbana su una scala estesa alla grande scala.

Uno degli obiettivi del progetto è di sviluppare le capacità di ricezione del quartiere per raggiungere la taglia critica di un milione e mezzo di m², cosa che permetterà al tempo stesso di pesare di più nella competizione dei quartieri d'affari europei e di continuare ad accogliere la diversità delle imprese, dalle PME ai grandi gruppi, che fa la forza del suo tessuto economico.

In questo quartiere già denso, in cui non restano quasi più aree libere, bisogna "inventare" il terreno di questo sviluppo. Il progetto si appoggia in tal senso su una strategia di riciclo che combina rinnovamento (demolizione e ricostruzione, profittando dell'obsolescenza di certi immobili), densificazione dei siti sotto-occupati e recupero degli immobili esistenti.

Il perimetro prossimo della stazione, grazie alla sua iperaccessibilità metropolitana e internazionale, è un luogo privilegiato per questo processo di intensificazione urbana. Il rifacimento delle infrastrutture e dell'accessibilità veicolare, in linea diretta con il progetto di ampliamento, di modernizzazione della stazione e di ristrutturazione di un polo di scambio multimodale, permette di attuare una nuova condivisione dello spazio pubblico recuperando delle vaste superfici dedicate ai pedoni, alle biciclette e ai trasporti in comune, e di organizzare dei siti di sviluppo per future operazioni immobiliari. Inoltre, la strategia di riciclo dà luogo a delle configurazioni urbane, programmatiche e architettoniche originali, che favoriscono la *mixité* funzionale e l'ibridazione dei programmi: la residenza associata al lavoro, shopping, tempo libero e cultura; serre insieme a giardini pubblici e uffici; piattaforme terziarie accresciute per combinare delle superfici di gamma alta e dei locali accessibili a piccole imprese e start-up.

Al baricentro della mutazione che si intraprende sul quartiere, la stazione stessa si apre a nuove funzioni, integra delle nuove qualità: stazione aperta, stazione smart, stazione sostenibile, stazione culturale. Lyon Part-Dieu diventa una stazione rigenerata e rigeneratrice.

Riproduzione riservata ©

Traduzione dal francese di Zeila Tesoriere

